THE
PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL
PRIMAVERA 1972

99-1-893-1

David S. Parker
Gobernador-Presidente
Charles R. Clark
Vicegobernador
Frank A. Baldwin
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL REVIEW

Publicación Oficial del Canal de Panamá

Morgan E. Goodwin, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
Tomás A. Cupas y Willie K. Friar
Redactores:
José T. Tuñón, Luis C. Noli, Eunice Richard y Fannie P. Hernández

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería dar crédito al Review.
Subscripciones: $1 al año, correo aéreo $2 al año; números atrasados, 50 centavos cada uno. Publicado dos veces al año.
Giras Postales pagaderos a la Campaña del Canal de Panamá, al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C. Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Contenido

Concurso de Arte 3
La construcción del Canal vista por los niños

Taboga 6
Nuevos planes para la bella y apacible "Isla de las Flores"

¿Por qué se Llaman? 10
Rastros de un brillante pasado en los coloridos nombres de sitios de la localidad

El Lente Capta a Pintores 14
Dramáticas fotos del Puente Ferry Thatcher al dársele mantenimiento con capas de pintura

Desfile de Naves 16
Inmensa armada refleja el cambio de los tiempos

Navegación 22

Rincón Culinario 24
Sabor tropical en la cocina de imaginación

Cerveza 28
Nueve millones de galones anuales salen de las cervecerías de Panamá

Historia del Canal 31

Dibujos por Carlos Méndez y caricaturas por Peter Gurney, estudiante de la Escuela Secundaria de Balboa.

TODOS LOS MARINOS HAN escuchado la leyenda del Capitán Fokke que maldijo al Altísimo un día, hace 300 años, cuando azotado por las tormentas, doblaba el Cabo de Hornos y que, desde entonces, con su buque fantasma navega por los siete mares espantando a los marinos.

Buscando fotografías de naves interesantes que han pasado por el Canal, para la historia de 6 páginas que aparece en esta edición, se encontró una colección de naves extraordinarias que han transitado la vía interoceánica y en la que únicamente pareciera faltar la del Holandés Errante.

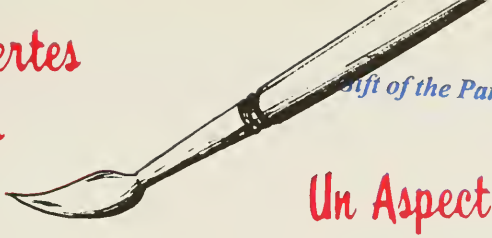
El *Tusitala*, de Nueva York, es un buque casi tan interesante como el del famoso holandés. En 1929, cuando todavía transitaba por el Canal, era el único buque de vela de bandera de Estados Unidos que permanecía navegando entre las dos costas de ese país. En la foto, que se le tomó en 1927 en las Esclusas de Gatún, la nave hacía su viaje regular entre Seattle y Nueva York, con un cargamento de magnesita y madera destinada a Baltimore.

El *Tusitala* fue construido en 1883 en Greenock, Escocia y se le consideraba un magnífico ejemplar de los veleros que se construyeron en esa época. Tenía una gran cantidad de velamen, casco de hierro y 1.624 toneladas netas.

Fue comprado por un grupo de Nueva York en 1923 y el nombre se le cambió a *Tusitala*, "Narrador de Cuentos", nombre que le pusieron los nativos de Samoa a Robert Louis Stevenson, quien pasó los últimos años de su vida en los Mares del Sur. El cambio formal de banderas, dice un recuento de la época, se hizo con una ceremonia apropiada. El artista y viejo amigo de Stevenson, Will H. Low, quebró una botella de champaña sobre la campana de la nave y también se procedió a bendecir la embarcación.

Christopher Morley, que estaba al timón, leyó una carta de los constructores dirigida a los nuevos dueños.

Con Trazos Fuertes Y Vivos Colores



Gift of the Panama Canal Museum

Un Aspecto Nuevo de la Construcción del Canal

LOS NIÑOS SON FANTASTICOS. THE PANAMA CANAL REVIEW lo comprobó al patrocinar un concurso entre los niños de quinto y sexto grado de las escuelas de la Zona del Canal.

Se les proporcionaron datos estadísticos sobre la cantidad de concreto utilizado para construir las esclusas, el volumen de material excavado en el Corte Gaillard, el número de hoyos perforados para colocar la dinamita que se usó durante la construcción del Canal y temas parecidos.

El resultado fue asombroso, a pesar de que no se pudo conseguir la participación de las escuelas latinoamericanas, ya que estaban finalizando el año escolar.

Los trabajos vinieron hechos con creyón, con tinta, en óleos y acuarelas, en colores brillantes y con trazos bien definidos. Muchos mostraban el asombroso ingenio y no pocos, el agudo sentido del humor de los jóvenes artistas. Uno de los niños, considerando que el Presidente Teodoro Roosevelt había resumido muy bien la historia del Canal, copió una de las frases mejor conocidas de ese gran hombre y nos la envió.

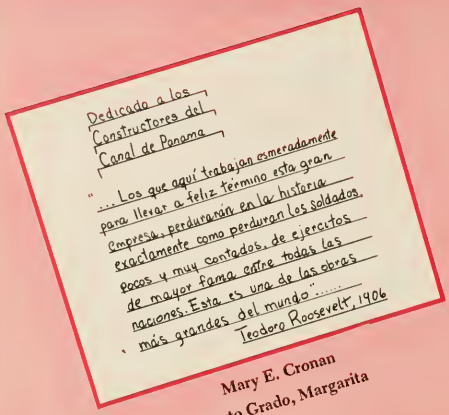
Los trabajos de los dos ganadores del primer lugar aparecen en la portada y en la contraportada. La autora de la acuarela de la portada es Laura Otter, de 10 años, hija del Mayor Jason I. Otter y Sra., de la Base Howard de la Fuerza Aérea. La contraportada es un dibujo a creyón de Ted Osborne, de 11 años, hijo de Theodore M. Osborne y Sra., residentes en la ciudad de Panamá. El padre de Ted trabaja en Fuerte Amador. A pesar de que ambos niños tienen menos de 1 año de vivir en el Istmo, ya han aprendido mucho sobre el Canal y su historia en la escuela y por su propia cuenta.

Los ganadores del primer lugar recibieron una placa en la que está montado un pedazo de roca extraído del Corte Gaillard. También se les obsequió un pase por 3 meses a cualquier cine del Canal de Panamá y fueron llevados en una gira por la Imprenta del Canal, donde verdaderos expertos les explicaron la impresión en offset.

El veterano litógrafo Juan Fernández explicó a los niños cómo sus obras originales fueron fotografiadas, cómo se hicieron las separaciones de colores y las planchas, antes de comenzar el proceso de impresión. Laura y Ted recibieron pruebas en cada uno de los cuatro colores en que se imprime la portada, para que se las enseñaran a sus compañeros de escuela.

Mario B. Rivera les explicó la operación de la prensa de offset en colores, donde se hace finalmente la impresión.

Los dibujos y pinturas seleccionados para el segundo premio y los que ganaron mención honorífica aparecen en las dos páginas siguientes. En el concurso participaron 252 estudiantes de ambos lados del Istmo.



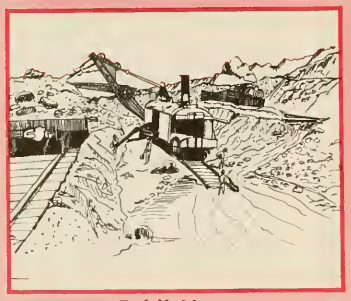
Mary E. Cronan
Sexto Grado, Margarita

Nancy Rodríguez
Sexto Grado, Ancón

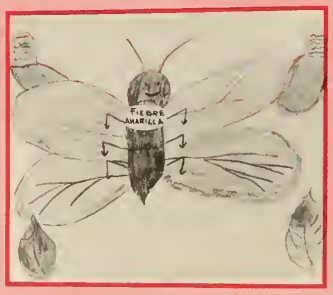
Jerri Love, Segundo Premio
Quinto Grado, Fuerte Gulick

Mary Kelleher, Segundo Premio
Sexto Grado, Balboa

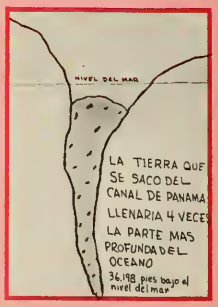
Daphne Downing
Sexto Grado, Margarita



Rodolfo Mon
Quinto Grado, Margarita

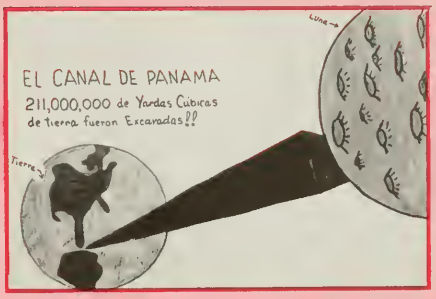


Connie Hallada
Sexto Grado, Diablo Heights

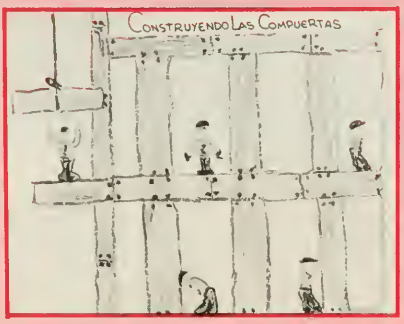


Kevin Brookhart
Quinto Grado, Fuerte Gulick

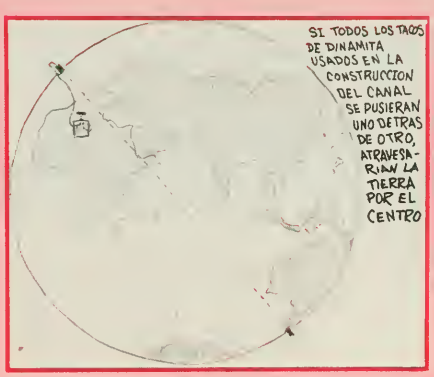
Johnny Tate
Sexto Grado, Margarita



Manny Olivaz
Quinto Grado, Fuerte Gulick



Charles Bowen
Sexto Grado, Gamboa



Teddy Haff
Sexto Grado, Los Ríos

Gilbert Corrigan
Quinto Grado, Margarita

Karen Dyson
Sexto Grado, Balboa

Taboga

Por José Teófilo Tuñón H.

Este dibujo arquitectónico muestra las modernas cabañas que serán construidas en El Morro, el islote adyacente a la isla y que formarán parte de lo que es actualmente el Hotel Taboga.

UNA ISLA, CON TODOS LOS encantos de las de los Mares del Sur, está a sólo 10 kilómetros de la ciudad de Panamá.

Taboga, bella isla montañosa, está ligada a la historia de Panamá desde los días del descubrimiento. En sus anales figuran piratas, conquistadores, aventureros de la Fiebre del Oro de California y hasta una santa.

El primer español que llegó a Taboga fue Vasco Núñez de Balboa, el Descubridor del Mar del Sur, quien la llamó Isla de San Pedro. Pero el nombre indígena, derivado del cacique que gobernaba el lugar, fue el que prevaleció. Durante los días de la conquista, Taboga quedó deshabitada hasta que un decreto del Emperador Carlos V puso fin a la esclavitud de los indios. En las áreas cercanas a la ciudad de Panamá sólo quedaban unos 700. La mayoría eran de Venezuela y Nicaragua. Sólo un puñado eran aborígenes de Panamá. Fueron ellos los que poblaron nuevamente la Isla de Taboga.

La población actual fue fundada en 1524 por el Padre Hernando de Luque, Deán de la Catedral de Panamá, quien erigió allí una magnífica villa donde residía la mayor parte del tiempo. Un día de 1526, después que el Padre Luque celebró una misa, en la que comulgaron los tres de la misma hostia, fue allí donde él, Francisco Pizarro y Diego de Almagro se comprometieron

a emprender el descubrimiento y la conquista del Imperio de los Incas.

En las faldas del Picacho del Vigía, que con 998 pies de altura es la montaña más alta de la isla, aún existe un bello remanso, a todas luces hecho por la mano del hombre, que los nativos llaman "La Poza del Obispo". Dicen los taboganos que el Padre Luque la mandó a hacer para su uso personal.

El Padre Luque poseía plantaciones de diversos productos agrícolas que se daban muy bien en las fértiles tierras de la isla, especialmente la piña o ananá, que en Taboga adquiere una consistencia y un sabor admirables. Desde entonces, la isla ha provisto de esa sabrosa fruta a los habitantes de la ciudad de Panamá.

A los 448 años de fundada, la población de Taboga es un rincón acogedor. La parte central del pueblo, que se agrupa alrededor de la pequeña iglesia colonial, es típica de las que fundaron los españoles en el Nuevo Mundo. Estrechas callejuelas, ahora pavimentadas de concreto, comunican las casas de la población. Por ellas transitan muy difícilmente los pocos vehículos que se ven en Taboga. Pero lo que la distingue y le brinda su aspecto único de ciudad jardín es la profusión de flores que se ven por todas partes.

Actualmente, Taboga cuenta con un moderno hotel, el Hotel Taboga, pro-

No hay autos que perturben la paz de la pintoresca "Isla de las Flores"

El Morro fue parte importante de la navegación mundial hace poco más de 100 años, cuando la Pacific Steam Navigation Co. estableció allí su base en Panamá. Muchos aventureros de la época de la Fiebre del Oro de California se hospedaron en Taboga durante aquel tiempo.

Durante la marea baja se puede caminar hasta El Morro, en donde la Armada de EE. UU. tenía una base de adiestramiento de "botes mosquitos" durante la II Guerra Mundial.

piedad del Instituto Panameño de Turismo. Es la sede para numerosos eventos deportivos de trascendencia en Panamá y en él se brinda toda clase de atracciones a los amantes de los deportes acuáticos. En sus salones se ven deportistas de todas partes del mundo y frente al hotel se ven yates que ondean muy diversas banderas. En las blancas arenas de Taboga gozan del sol del trópico en su mayor esplendor gentes que allí han llegado desde tierras lejanas.

También hay otro hotel, el Hotel Chú, en un edificio de madera de dos pisos, que se levanta sobre la misma playa y que sirve de perfecto escenario a los que gustan de ver el trópico en un ambiente de principios de este siglo.

Frente al Hotel Taboga se encuentra El Morro, un islote rocoso donde los españoles establecieron a fines del siglo XVII un pequeño fuerte. El islote se comunica con la isla de Taboga por un pequeño istmo de arena cuando la marea está baja.

Durante las guerras de la independencia de América Latina, el 18 de septiempre de 1819, los tres cañones del fuerte de El Morro y su pequeña guarnición de 10 soldados se batieron con la corbeta *Rosa de los Andes*, que al mando del famoso marino ecuatoriano nacido en Inglaterra, John Illingworth, intentaba atacar la isla. El buque atacante resultó dañado por los certeros disparos de El Morro y tuvo que retirarse a efectuar reparaciones.

En un segundo intento, los atacantes se apoderaron de la población, de la que se retiraron todos los habitantes llevándose sus pertenencias. Los invasores los persiguieron por la montaña y ya cerca de la cumbre del Picacho del Vigía, los taboganos decidieron hacerles frente en unión de los soldados españoles. Los atacantes resultaron derrotados y perdieron tres de sus hombres.

Los taboganos los enterraron en el lugar donde cayeron y erigieron allí tres cruces de madera. Con el pasar de los años, las cruces se pudrieron y los habitantes del lugar las reemplazaron con cruces de hierro colado empotradas en cal y canto. El lugar, conocido como "Las Tres Cruces", es visitado con frecuencia por los habitantes del lugar y nunca falta una vela encendida por un alma piadosa que elevó una plegaria por las almas de los que un día pretendieron alterar la calma de la paradisíaca isla.

Hace poco más de 100 años, El Morro empezó a figurar en los mapas de navegación del mundo. En 1849, la Pacific Steam Navigation Co., compañía inglesa de navegación a vapor que servía los puertos del Pacífico de la América del Sur comunicándolos con Inglaterra, extendió su ruta hasta Panamá. Impresionados por la fertilidad de la isla, donde se daban muchos productos agrícolas y por la abundancia de agua potable que suministran los diferentes riachuelos que corren por ella, y principalmente por sus condiciones de salubridad, compraron El Morro con el fin de establecer allí una base de aprovisionamiento.

Los ingleses construyeron en El Morro grandes talleres, vías de carena para reparar sus naves, casas para sus trabajadores, una planta carbonera y hasta un pequeño cementerio en la cumbre del islote, cuyos restos se aprecian todavía. En El Morro vivían los centenares de trabajadores irlandeses que la compañía trajo para atender ese activo centro de abastecimientos. Después, el lugar fue utilizado con el mismo fin por varias compañías estadounidenses.

Los años de mediados del siglo pasado fueron los de la época de oro de la Isla de Taboga. La isla era la sede del gobierno de todas las islas del Golfo de Panamá, inclusive las Islas de las Perlas, llamadas así por las famosas pesquerías de perlas que allí había desde los tiempos del descubrimiento. Las compañías de barcos compraban todos los productos agrícolas que allí se daban y en los grandes talleres los taboganos encontraban ocupación bien remunerada. Asimismo, numerosos viajeros que cruzaban el Istmo de Panamá en su viaje a California, sabedores de que Taboga era el lugar más sano de Panamá, se alojaban en los hoteles y pensiones que ya en aquellos tiempos existían en la isla. Taboga era cabecera de distrito y su primera autoridad era un alcalde. Fue tal la riqueza que disfrutó la isla, que las autoridades se distinguieron por el extremado lujo y las ceremonias reglamentarias que impusieron en sus despachos. Usaban doseles, adornos, guardias y demás empleados palaciegos, con lo que más bien parecían gobernantes de un país oriental que alcaldes de una pequeña isla de las costas de Panamá.

En 1585, en la población colonial de

Taboga vivía un matrimonio muy religioso formado por Gaspar de Flores y María de Oliva, muy apreciados en el lugar. Estando la esposa encinta, decidieron trasladarse a la capital del Virreinato del Perú. Dicen los historiadores que la señora dio a luz poco después de que el velero en que viajaban había salido de Taboga. La niña fue inscrita en Lima. Cuando creció se dedicó a servir a Dios y murió muy joven de dolorosa enfermedad. El mundo católico la conoce como Santa Rosa de Lima, la primera santa de tierras americanas concebida en la bella isla panameña.

Don Manuel Peñuela, personero municipal de Taboga durante muchos años y su más minucioso historiador, señala que el lugar donde vivían los padres de Santa Rosa de Lima es propiedad actualmente de la Sra. Abigaíl Pacheco de Diez. El lugar es conocido como La Puntilla, en el Barrio de Santa Rosa de la población.

La fama de ser el lugar más sano de la región relacionó íntimamente a la Isla de Taboga con la construcción del Canal de Panamá. Ya en 1883, los franceses habían comprado una de las casas más bellas de la isla, donde establecieron un pequeño sanatorio de 25 camas, para que convalecieran los funcionarios de la compañía que intentaba excavar un canal a nivel por Panamá.

Dicho sanatorio resultó ser muy pequeño y en 1889, la compañía francesa estableció uno de más de 50 camas, en un edificio que había construido con ese propósito a un costo de $400.000. En 1905, los estadounidenses reabrían el sanatorio de Taboga, que prestó servicios durante los épicos años de la construcción del Canal. En las crónicas de la época se registran los pretextos que inventaban los trabajadores para que los enviaran a ese bello lugar. Hasta hubo fracturas "accidentales" causadas por el deseo de obtener un descanso en Taboga.

El sanatorio siguió en operación hasta el 15 de enero de 1914. Al día siguiente, comenzó a funcionar como un hotel público con el nombre de Hotel Aspinwall. Fue transformado en campo de concentración para los ciudadanos alemanes internados en el Istmo, con motivo de la I Guerra Mundial y reabierto como hotel el 8 de mayo de 1918. En 1945, después de un incendio que se produjo en un anexo, el hotel fue cerrado y posteriormente se desmanteló el edificio.

Taboga figuró también en los mapas de la Guerra del Pacífico, durante la II Guerra Mundial. Mediante un acuerdo con la República de Panamá, la Marina de Guerra de los Estados Unidos estableció en el Islote de El Morro una base de adiestramiento para los famosos "botes mosquitos" que tan distinguida actuación tuvieron en las grandes batallas navales del Pacífico. La base, dotada de todos los adelantos modernos, llegó a contar con una dotación de 125 oficiales y 700 marineros.

La paradisíaca isla es vital para las comunicaciones aéreas de la República de Panamá, pues en la cumbre del Picacho del Vigía existe una modernísima guía de navegación aérea que señala la ruta a todas las aeronaves que se dirigen al Istmo de Panamá.

El Instituto de Turismo de Panamá ha impulsado grandemente el turismo hacia la bella isla. Pero se preocupa también por su futuro. La gran cadena hotelera Hyatt International tiene planes para crear un gran complejo hotelero en Taboga. Incluirá al actual Hotel Taboga, con muchas mejoras, y 55 cabañas tropicales, dotadas de todas las comodidades, que estarán ubicadas en las faldas del Islote El Morro.

La única procesión acuática en Panamá es la de la Virgen del Carmen de Taboga. Una bella imagen de la Virgen, adornada con gran profusión de flores, es paseada alrededor de la isla en una de las mejores lanchas del Club de Yates y Pesca de Panamá y va seguida de numerosa caravana de toda clase de embarcaciones, llenas de fieles que rinden testimonio de amor y de fe a la que llaman Defensora de Taboga. Tiene lugar el 16 de julio de cada año.

Cuentan los taboganos que hace muchos años, un buque pirata se detuvo frente a la población con intenciones de atacarla. Ya se acercaban los invasores a la playa, cuando vieron una numerosa tropa, fuertemente armada y comandada por una imponente mujer, que se aprestaba a hacerles frente. Los piratas, asustados, regresaron a su barco. Cuando el buque se alejó, el capitán ordenó echar por la borda a los que habían iniciado la huída. Uno de ellos pudo llegar a la orilla y, al ser capturado por los taboganos, no salía de su asombro cuando le dijeron que allí no había ningún ejército. Los taboganos aseguran que fue la Virgen del Carmen, su querida Patrona, la que defendió la población.

Ricardo Fábrega, gran compositor panameño, cantó las bellezas de Taboga en una composición que ha adquirido fama continental. Y cuando el viajero deseoso de paz y tranquilidad, pasea en las noches de luna por las callejuelas de la isla, sin tener que preocuparse por los automóviles y aspira el perfume de las flores que abundan por doquier, comprende por qué Ricardo Fábrega dijo: "Taboga, Taboga mía, yo no te puedo olvidar".

Un lugar popular entre los residentes es la "Poza del Obispo", llamada así en memoria del Padre Luque, fundador del pueblo de Taboga.

Los taboganos encienden velas frecuentemente ante las cruces que marcan las tumbas de tres de los invasores que atacaron la isla en 1819.

¿Por qué se Llaman...?

Por Willie K. Friar

HA OIDO HABLAR ALGUNA VEZ del Canal Roosevelt, de las Esclusas Hanna I, II y III, del Mar de Hanna y de la Represa Hanna?

Pues, esos hubieran sido los nombres del Canal de Panamá, de las Esclusas de Miraflores, Gatún y Pedro Miguel y del Lago y de la Represa de Gatún, a no haber sido por la tenaz oposición del Gobernador George W. Davis, del Gobernador M. L. Walker y de los que les siguieron.

Desde que se excavó la primera palada de roca, la Administración del Canal ha tratado de preservar los nombres históricos del Istmo, a pesar de esfuerzos repetidos que se han hecho para cambiarlos y honrar a varios individuos.

El 28 de junio de 1904, John Bigelow, de Nueva York, en una carta cuidadosamente escrita en un inglés clásico, sugería al Presidente Roosevelt que las esclusas del Canal fueran bautizadas con el nombre del "difunto Senador Hanna, estadista y gran amigo del Canal Interoceánico". También sugería que el Lago Gatún fuera llamado Mar de Hanna y que el Puerto de Cristóbal fuera conocido "simplemente como Hanna".

La carta fue remitida al Gobernador George W. Davis, quien entonces estaba mucho más preocupado por la construcción de esclusas y poblaciones que por buscarles nombre. Pero Davis no estaba dispuesto a cambiar los nombres locales ya bien conocidos. En una carta dirigida al Presidente Roosevelt, Davis manifestó que después de terminada la obra del Canal, el trabajo más grande de la ingeniería mundial . . . "habrá tiempo suficiente, me parece, para decidir los nombres de los puertos que tendrá en ambas entradas, cosa que se hizo con el Canal de Suez".

Pero este fue sólo el primero de muchos intentos que se hicieron para cambiar el nombre de las esclusas y de las poblaciones de la Zona del Canal.

En abril de 1928, fue presentada una resolución conjunta en la Cámara de Representantes en el sentido de que las Esclusas de Gatún fueran nombradas en honor al General de División George W. Goethals, ingeniero jefe del Canal de Panamá desde 1907 hasta 1912 y ex Gobernador de la Zona del Canal; que a las esclusas de Pedro Miguel, se les pusiera el nombre de John F. Stevens, ingeniero jefe de 1905 a 1907, y que las de Miraflores se bautizaran con el nombre de Sibert, en honor al General de Brigada William L. Sibert, ingeniero del sector Atlántico desde 1907 a 1914.

La resolución solicitaba que a la represa conocida con el nombre de Alhajuela se le pusiera el nombre del Congresista Martin B. Madden, presidente del Comité de Apropiaciones, quien obtuvo los fondos para su construcción.

El sentimiento local estaba opuesto a todas esas propuestas y los nombres de las esclusas permanecieron, pero el de la represa fue cambiado a Madden, a pesar de que un periódico local llevó a cabo una campaña para que se retuviera el nombre histórico de Alhajuela.

OPOSICION A CAMBIOS

Al oponerse a los cambios, el Gobernador M. L. Walker señaló: "Se propone darle el nombre del General Goethals a las Esclusas de Gatún, que fueron construidas por Sibert y ponerle el nombre de Sibert a las Esclusas de Miraflores, que fueron construidas por S. B. Williamson. Mientras que al General H. F. Hodges, quien fue en su mayor parte el responsable del diseño de todas las esclusas, no se le toma en cuenta".

En lugar de ello, el Gobernador Walker recomendó que se construyera en la Zona del Canal un Salón de Honor del Canal de Panamá decorado con lápidas en las que se contara toda la historia de los logros de Estados Unidos en el Istmo y se detallara el papel desempeñado por cada individuo relacionado prominentemente con la obra.

En 1928 se propuso que se le cambiara el nombre al Canal en honor del Presidente Teodoro Roosevelt. El Gobernador Walker también se opuso diciendo: "El Canal de Panamá ha sido llamado así desde que la Compañía Francesa inició los trabajos. Así se conoce al Canal en todo el mundo. El cambio causaría muchas confusiones y, aún si se le cambia el nombre, el mundo se seguirá refiriendo a él como el Canal de Panamá".

Para probarlo, mencionó que en 1915, el Presidente Wilson firmó una Orden Ejecutiva cambiando el nombre del Corte de Culebra, la excavación a través de la División Continental, a Corte Gaillard en honor del Teniente Coronel David Gaillard, quien estuvo a cargo del trabajo allí desde 1907 a 1913. Señaló que el nombre de Culebra había persistido. Y aún hoy en día muchos residentes de Panamá y de la Zona del Canal siguen llamándolo por ese nombre.

Los nombres de las esclusas pertenecen a la geografía local, y ya eran comunes antes de que las esclusas fueran construidas. Para averiguar su origen tiene uno que remontarse a los primeros días de la historia del Istmo. En el caso de Gatún, en el sector Atlántico, la evidencia indica que tomó el nombre del río que pasa cerca de allí y que aparece en los mapas españoles de 1750.

En el Istmo, al igual que en otras regiones, parece que los primeros nombres de ríos y arroyos fueron escogidos para denotar sus características.

En lo que respecta al Río Gatún, algunos creen que recibió su nombre de la palabra gato, debido a la casi felina

cualidad de su lenta y ondulada corriente. (En los archivos se lee que, para 1882, el río se llamaba Gatuncillo). Hay otras personas de la localidad que insisten, sin embargo, en que el nombre vino de "gatuneros", o traficantes en carne de contrabando, puesto que al área de Gatún era donde se llevaba el ganado robado cuya carne se vendía a los viajeros.

PEDRO MIGUEL

De las tres esclusas, el nombre de la de Pedro Miguel es el que ha despertado mayor curiosidad y ha provocado más discusiones.

Un viejo residente dice que recuerda muy bien la historia, que escuchó cuando era niño todavía, de que Pedro Miguel era el nombre de un capataz de sección del ferrocarril. En el lugar no existía ninguna población sino una parada del ferrocarril que se llamaba simplemente "Cabaña de Pedro Miguel". Otros dicen que el nombre original era San Pedro Miguel, el mismo que los españoles dieron al río que está cerca de la población.

En 1867, la historia del Ferrocarril de Panamá se refiere al río como "un estrecho tributario costanero del Río Grande" que el ferrocarril cruzaba sobre un puente de hierro. Otros dicen que el nombre de esa área se lo pusieron los franceses y luego fue traducido al español.

Una mayor investigación indica que el nombre tuvo su origen mucho más atrás en la historia. Los primeros escritos de los conquistadores mencionan a un soldado llamado Pedro Miguel, contemporáneo de De Soto, y en 1729, un mapa español muestra una altura llamada Cerro Pedro Miguel, lo mismo que un Río Miguel.

MIRAFLORES

El nombre de Miraflores no nació porque hubiera flores en el lugar donde están esas esclusas, pues en realidad era un pantano desolado.

El nombre parece remontarse hasta los días del descubrimiento y la colonia, pero nadie sabe exactamente como comenzó. Lo que sí puede asegurarse es que es un nombre muy popular, tanto en España como en toda América Latina.

Muchos otros lugares con nombres que se remontan muy atrás en la historia del Istmo se han retenido a pesar de las campañas llevadas a cabo por congresistas y otras personas interesadas en honrar a los constructores del Canal.

La mayoría de las poblaciones de la Zona del Canal retienen sus nombres originales. Un Congresista de Estados

Lynn Niswander, ayudante estudiantil en la organización del Canal, señala un río llamado Miguel en un mapa de 1729 en un libro de mapas españoles en la Biblioteca de la Zona del Canal. Los primeros mapas españoles de Panamá muestran que muchos nombres geográficos que aún perduran en el Istmo, se remontan hasta el comienzo de la historia de la región.

Miraflores Gatun La Boca Darien Cristobal Pedro Miguel Gamboa Diablo

Unidos intentó cambiarle el nombre histórico a la población de Gamboa por el de Goethals.

Gamboa, base de la División de Dragado del Canal que tomó prominencia cuando la Compañía Francesa comenzó las excavaciones, es el nombre de un árbol frutal de la familia del membrillo. También es un apellido de familias españolas, panameñas y latinoamericanas. Puesto que el árbol no es nativo de Panamá, es muy probable que el nombre se derive del de uno de los primeros exploradores españoles.

Ancón, antiguo lugar del sector Pacífico, tiene el nombre más sonoro, según el parecer de muchos. El nombre data de centenares de años atrás en la historia del Istmo y significa lugar de anclaje. En 1534, Pizarro envió dos expediciones desde el Perú, con el objeto de controlar el Istmo de Panamá y sus ricos puertos. La primera se dedicó al pillaje en la vieja ciudad de Panamá. La segunda se dividió en diferentes grupos, uno de los cuales, al mando de Rodrigo de Carvajal, desembarcó en Ancón, una pequeña ensenada a 2 leguas de la vieja ciudad. El nombre es más conocido por el cerro que existe allí y que es uno de los más altos en las inmediaciones de la ciudad de Panamá.

Margarita, en el sector Atlántico del Istmo, tomó su nombre de la islita situada en el lugar donde ahora está Fort Randolph, pero dónde originó el de la isla es algo que se perdió en la historia.

Cerca de Colón, sobre un arrecife de coral, los franceses echaban el material que sacaban de sus excavaciones. Sobre esa planicie artificial construyeron almacenes, talleres, depósitos de locomotoras, edificios de oficinas y residencias. A esta sección le pusieron el nombre de Christophe Colomb, o Cristóbal Colón. Es el puerto terminal del Canal en el Atlántico, que ha conservado su nombre de Cristóbal.

BALBOA

El terminal del Canal en el Pacífico no se llamó Balboa hasta 1909. El Ministro del Perú ante el Gobierno de Panamá sugirió que el terminal del Pacífico honrara al Descubridor del Mar del Sur, al igual que el del Atlántico honraba la memoria del Descubridor del Nuevo Mundo. Hasta entonces, los dos poblados que existían en el extremo sur del Canal, en el Pacífico, eran conocidos como Viejo La Boca y Nuevo La Boca, ya que estaban situados en la boca del Río Grande, cuyo cauce seguía el Canal hasta el Pacífico.

Algunos de los nuevos poblados de la Zona del Canal recibieron sus nombres por votación popular. Entre ellos Curundú, Rainbow City y Los Ríos.

El área, conocida como Curundú, se llamó en un tiempo "Skunk Hollow". El nombre significa "Valle del Zorrillo". Los residentes decidieron que el nombre debería cambiarse y sugirieron "Jungle Glen", o "Vallecito de la Selva", como más apropiado. Otros querían conservar el nombre original. Un editorial de *The Star & Herald*, se pronunciaba a favor del nombre original el 18 de marzo de 1943, diciendo: "Los amigos y la tradición de Skunk Hollow deben hacer algo si desean salvar el nombre. Hay que alentarlos. Este mundo tiende a convertirse en un lugar monótono y ortodoxo. Todo lo picante y humorístico que existe en el nombre de Skunk Hollow debe ser preservado para las futuras generaciones. También se aferran al nombre original quienes asocian el lugar con sus residencias y sus amistades. Todos están de acuerdo en que la rosa, aunque se la conociera con otro nombre, olería igual pero no Skunk Hollow".

Finalmente, se resolvió el problema sometiéndolo a votación y los residentes del lugar, por abrumadora mayoría, escogieron el nombre de Curundú, que es el nombre de un riachuelo que pasa cerca de allí. Es un nombre histórico, pero nadie sabe qué significa.

La nueva población de Los Ríos recibió su nombre por votación popular en 1954, en competencia con los posibles nombres de Sibert y Alhajuela. Ya los residentes llamaban ríos a las calles, por lo que se decidió llamar así al poblado.

RAINBOW CITY

El nombre de Rainbow City (Ciudad del Arco Iris) fue seleccionado a través

de un concurso patrocinado por el Review del Canal de Panamá. El nombre fue sugerido por el colorido de las residencias del lugar, donde hasta la planta de tratamiento de aguas negras era de un alegre verde pálido.

Paraíso, cerca de las Esclusas de Pedro Miguel, era una estación en el "sendero de estación seca" que unía el Atlántico con el Pacífico. La leyenda dice que Henry Morgan vio por primera vez la vieja ciudad de Panamá desde una colina de las que rodean a Paraíso. Fue también la base de una de las secciones de excavación durante el tiempo de los franceses.

A mediados del siglo pasado, cuando los topógrafos e ingenieros tendían la línea del ferrocarril, encontraron un paso que conducía a lo que F. N. Otis describió unos cuantos años después como "el bello y ondulado valle de Paraíso, rodeado de altas y cónicas colinas, donde la Naturaleza, en una caprichosa profusión, pareciera haber gastado todas sus mejores riquezas".

DIABLO HEIGHTS

El nombre de la comunidad de Diablo Heights, en el sector Pacífico, tuvo su origen a mediados del Siglo XVI. De acuerdo con los historiadores, el estrecho Istmo de Panamá era aterrorizado por bandas de cimarrones, esclavos negros que se habían escapado de sus amos españoles y que saqueaban los tesoros que se transportaban a lomo de mula por el Camino Real. Llegaron a constituir tal amenaza que el Virrey envió varias expediciones para liquidarlos. Lograron evadir a sus atacantes y en 1552, el Gobernador de la Provincia les otorgaba cierto reconocimiento.

Para entonces, los cimarrones vivían en tres caseríos principales, uno de los cuales era Diablo, situado cerca del lugar donde ahora se encuentra Diablo Heights. En 1940, las autoridades postales se oponían a establecer una oficina de correos en Diablo Heights, debido a que ya existía confusión con la correspondencia dirigida a Balboa Heights y a Quarry Heights. Sugerían que se dejara el nombre español de Cerro Diablo, pero el Gobernador de entonces se negó y el nombre de Diablo Heights fue preservado.

Algunas veces los nombres resultan de errores o malentendidos. Como el de Nome, en Alaska, que recibió su nombre de un cartógrafo que malentendió la nota que su supervisor había puesto en el mapa. No viendo el nombre del lugar, el supervisor le dejó la siguiente nota: "Name?", que en inglés quiere decir "nombre". El cartógrafo no entendió y puso la palabra "Nome".

DARIEN

Así sucedió con Darién, que en un tiempo fue el nombre de todo el Istmo, pero que actualmente identifica sólo una provincia de Panamá.

Cuando Balboa llegó a las costas del Istmo, encontró un río cuyo nombre indio los españoles pronunciaron "Tarona" o "Tarione". La tendencia de cambiar la T por D cambió el nombre a Dariena o Daryén. Debido a que la "i" fue substituyendo a la "y" cuando dicha letra aparece en el medio de la palabra, se convirtió finalmente en Darién. Este nombre incorrecto fue inmortalizado en los libros de historia y en los mapas de los conquistadores.

De vez en cuando, alguien aún pretende cambiar los nombres de las esclusas, de los poblados y de las calles de la Zona del Canal, pero lo más seguro es que siga imperando la antigua política de mantener vigentes los nombres históricos de la Zona del Canal.

Y también es muy posible que sigan las discusiones sobre el origen de nombres tales como Emperador, Tabernilla, Ahorca Lagarto, Bailamonos y Matachín.

Matachín ya se había convertido en objeto de discusión para el 25 de diciembre de 1907, cuando el Gobernador Davis se desocupó de sus tareas de dirigir los trabajos del Canal para discutirlo en la publicación oficial Canal Record.

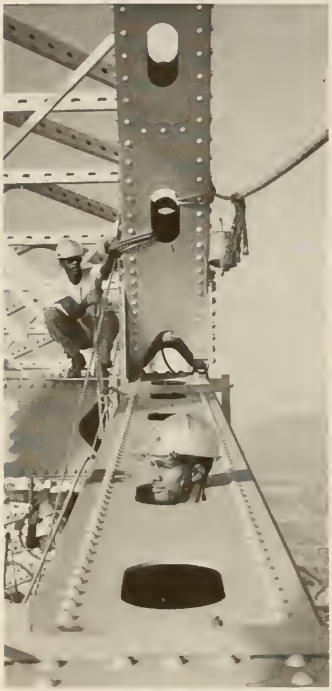
Escribiń lo siguiente: "Parece cruel el despedazar y destruir el respeto que tanto los habitantes más viejos del Istmo como los más jóvenes sienten por la historia del nombre Matachín, que es bien conocido por todos los panameños como el de una estación del Ferrocarril de Panamá".

A pesar de que muchos de los residentes locales sostenían que significaba "maten un chino", el Gobernador rebatió la historia, que todavía se dice hoy, de que el nombre señalaba un campamento de trabajadores chinos del ferrocarril que se suicidaron por centenares, ahogándose, ahorcándose o lanzándose bajo locomotoras en movimiento.

Luego, refiriéndose a un mapa publicado en 1684, "más de 200 años antes de que los chinos se cansaran de la vida, (si es que alguna vez se cansaron)", el Gobernador señaló que ya los bucaneros conocían un lugar en Panamá nombrado Matachín. Muy bien pudo haber sido donde un carnicero, (que es lo que significa la palabra), suministraba carne fresca a los cansados viajeros.

Se ha dicho que Panamá, que ha vivido una gran parte de la historia del mundo civilizado, guarda muy pocas cosas de su rico pasado. Pero los nombres de los lugares que están a lo largo del Canal y en todos los rincones del Istmo, son las huellas que ha dejado allí su historia tan relacionada con la de casi todos los países del Continente Americano.

A GRAN ALTURA SOBRE EL CANAL



Para respirar aire fresco—o gozar de la espectacular vista, el pintor Alberto Caballero toma un pequeño descanso de sus labores de pintar la parte interior de esta viga de acero en el Puente Ferry Thatcher.

Atado a un asiento colgante, un pintor trabaja en una de las vigas verticales de acero muy por encima de la entrada del Canal por el Pacífico.

Por Vic Canel

NUESTRO FOTOGRAFO ESTUVO recientemente en las alturas. En las alturas del Puente Ferry Thatcher, con el fin de obtener fotografías que mostraran dramáticamente la labor de las cuadrillas de pintores que todos los años, durante la estación seca, se dedican a esta labor.

A más de 300 pies de altura, caminó desafiando el vértigo sobre vigas de sólo 12 pulgadas de ancho para captar con su lente a los pintores dedicados a remozar una parte del gran arco de vigas voladizas, con lo que se completa la última fase del ciclo de 5 años que toma pintar todo el puente.

La gigantesca estructura se pinta por secciones: Primero, la parte inferior, desde el terraplén del lado oriental hasta el tramo central; luego la parte inferior, desde el terraplén del lado occidental hasta el tramo central; después, la parte inferior central del puente, que se pinta utilizando un vehículo construido especialmente para esa labor y, finalmente, se pinta en dos etapas el gran arco de vigas voladizas.

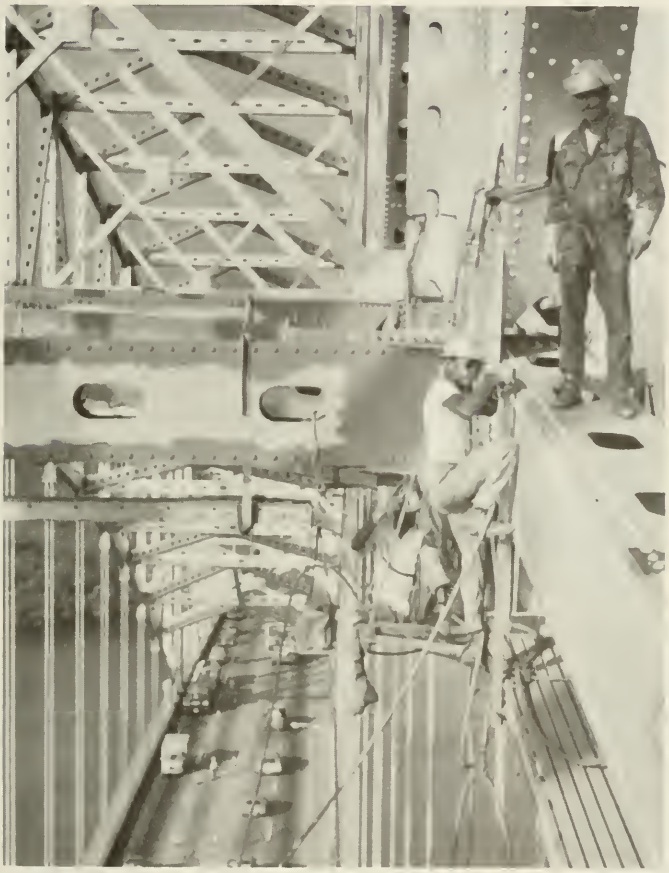
A cada sección se le dan dos capas de pintura de aluminio. Se utilizan 1.050 galones de pintura.

En diciembre comienzan los preparativos para este trabajo de estación seca, al emplear 20 hombres como trabajadores temporales, para que preparen los aparejos y el andamiaje. En enero, se contratan otros 30, que se encargan de descascarillar, raspar y pintar la correspondiente sección de la estructura, en una labor que termina generalmente a fines de abril. El costo anual del mantenimiento del puente se acerca al cuarto de millón de dólares.

La primera preocupación es la seguridad de los trabajadores. Cada día comienza con una reunión de seguridad. "Allá arriba, uno comete un error, nada más", dice Robert E. Budreau, Gerente General de Edificaciones, quien ha dirigido ese trabajo desde que comenzó el actual ciclo de 5 años.

El Lente Capta a los Pintores

Las dramáticas fotografías de estas páginas son obra de Arthur L. Pollack, quien fue sorprendido por un compañero cuando caminaba por las vigas de arriba en el Puente Ferry Thatcher en busca de ángulos fotográficos fuera de lo común.



El tránsito a través del Puente Ferry Thatcher se mueve por dos carriles a casi 200 pies más abajo mientras los trabajadores Alvin J. Staples, con camiseta blanca, y José G. González adelantan con la pintura en la estación seca.

Proyectados en silueta contra el claro cielo de la estación seca, estos dos hombres aplican pintura de aluminio a un "cuarenta y cinco"—las enormes vigas de acero de 45 grados de inclinación.

Estos dos hombres son responsables por mantener en condiciones el puente. Son los veteranos empleados del Canal Robert E. Budreau, a la izquierda, capataz general de edificios, y Dallas Thornton, primer capataz pintor.

Más de 485.000 Tránsitos

Desfile de Naves que Refleja el Progreso del Mundo

Del Vapor a la Energía Atómica

LOS ELEGANTES BUQUES DE vela ya no transitan por el Canal de Panamá con la frecuencia con que lo hacían en 1914. Los pequeños y lentos petroleros y buques de carga que tomaban carbón en Cristóbal y navegaban pertinazmente a través del Pacífico, han sido reemplazados por petroleros y naves de furgones de 825 pies de largo con velocidades de más de 25 nudos.

El tráfico de naves por el Canal de Panamá ha reflejado el progreso del mundo, desde la era de los carruajes, cuando los buques navegaban a vela, hasta el presente cuando existen naves propulsadas por energía nuclear.

Buques de vela, suntuosos yates, potentes remolcadores, flotas ballenceras, plataformas para perforar petróleo mar afuera y naves de investigación científica, son sólo parte de una enorme variedad de embarcaciones que ha transitado la vía interoceánica o visitado sus puertos terminales, durante los 57 años que el Canal ha servido al mundo.

Las democracias estaban envueltas en el comienzo de una guerra mundial, en 1914, cuando el vapor *Ancón* estrenó oficialmente la vía interoceánica. Las gigantescas grúas *Hércules* y *Ajax*, construidas en Alemania, apenas lograron atravesar el Atlántico, antes de que Alemania e Inglaterra cerraran ese mar a la navegación. Transportes armados, llenos de tropas británicas, pasaban rumbo al norte, procedentes de las antípodas a principios de la guerra.

La Flota del Pacífico de Estados Unidos regresó por la vía del Canal, cuando terminaron las hostilidades, mientras que una expedición dirigida por el Contraalmirante Richard E. Byrd transitaba hacia el sur, camino a descubrir el gélido Antártico.

La fragata *Constitution*, de la Armada de Estados Unidos, lanzada al agua en 1797 y conocida en la historia como *Old Ironsides*, llegó a Cristóbal en 1932, en viaje a la Costa Occidental donde sería expuesta al público. La *Constitution* fue remolcada a través del Canal en 9 horas 23 minutos y pasó algún tiempo en el dique seco de Balboa, preparándose para el viaje a California.

A medida que aumentó el tráfico por el Canal, antes y después de la II Guerra Mundial, se mejoraron sus instalaciones con la ampliación del Corte Gaillard, la iluminación del cauce del Canal y con nuevas locomotoras en las esclusas.

Casi tan importante como el primer tránsito oficial, en 1914, fue el primer tránsito nocturno que efectuó a principios de 1966 el transportador de carga a granel *Allen D. Christensen*. Esta fue la embarcación más grande que completara un tránsito durante la noche.

El buque más largo que ha transitado el Canal fue el viejo transatlántico *Bremen*, de la Línea Germano Americana, que transitó en febrero de 1939. Su largo, de 936.8 pies, jamás ha sido sobrepasado. El buque más ancho fue el acorazado *Missouri*, que transitó en septiembre de 1952. Tenía 888 pies de largo y un ancho de 108 pies.

Uno de los tránsitos más complicados y costosos fue efectuado por una flotilla de diques flotantes, inactivos, de la Armada de Estados Unidos, que iban del Pacífico hacia el Atlántico. Puesto que eran demasiado anchos para entrar en las esclusas, se les colocó de costado en la antigua División de Mecánica en Balboa y fueron remolcados por la vía interoceánica por remolcadores del Canal de Panamá. Aún así, en las esclusas sólo dejaron un margen de espacio de 6 pies 9 pulgadas. Los cinco diques flotantes fueron puestos nuevamente en posición horizontal en Cristobal y preparados para hacerse a la mar.

En años recientes, el Canal de Panamá se ha esforzado por ofrecer servicio a cualquier tipo de embarcación que cupiese en las esclusas o pudiera pasar sobre ellas. El pasado mes de noviembre se hicieron planes para el tránsito de una plataforma de perforación de pozos de petróleo tipo catamarán, tan grande que usaría simultáneamente las dos vías de las esclusas y su plataforma pasaría sobre las torres de control al transitar. Las autoridades del Canal aceptaron el reto y dieron la luz verde a una corporación naviera de la costa del Pacífico de Estados Unidos para que construyera la enorme embarcación. Sin embargo, los constructores han pospuesto el proyecto.

Ya está comenzando a prestar servicio una flota de naves de furgones, algunas de ellas hasta de 950 pies de largo, que viajan entre Europa y el Lejano Oriente a una velocidad de servicio de 26 nudos. El primero, el *Kamakura Marú*, transitó en enero.

Pero no todos los barcos que transitan el Canal son de gran tamaño. Recientemente, una flota completa de minicargueros, los más modernos de un creciente número de pequeños barcos de carga sumamente automatizados, comenzó a pasar, procedentes de Corinto, Nicaragua, con destino a Nueva Orleans, por la vía de Turbo, Colombia, y Pensacola, Florida. Tienen 215 pies de largo y una capacidad de 3.000 toneladas de carga en furgones o a granel. Tremendo contraste con la marca de carga que impuso el *Arctic*, cuando transitó en marzo de 1970, llevando 60.391 toneladas largas de cargamento.

También tenemos el caso del barco más pequeño que ha transitado el Canal. Llamado apropiadamente *Ancón II*, es un modelo perfecto de un transatlántico, pero sólo tiene 3 pies de largo, y transitó hacia el Atlántico el 23 de mayo de 1970. La embarcación, controlada por radio, fue guiada por su constructor, el Mayor de la Fuerza Aérea de Estados Unidos Kenneth Thomas y por el veterano práctico del Canal Capitán William T. Lyons. Su tránsito por el Canal fue guiado en todo momento por los controladores de tráfico marítimo de Balboa. El cliente más pequeño del Canal tardó 12 horas en completar el tránsito y pagó 72 centavos de peaje.

De Destructores a Catamaranes

El tránsito de 33 buques de la Flota del Pacífico, 30 de ellos en sólo 2 días, el 24 y 25 de julio de 1919, constituyó la mayor operación del Canal hasta esa fecha. Los barcos, muchos de los cuales venían de la zona de guerra, fueron atendidos en grupos, estando un práctico a cargo de cada grupo de tres destructores.

El USN "Hayes", uno de los primeros catamaranes operados por el Comando de Transporte Marítimo de la Armada de Estados Unidos, bajo el patrocinio del Laboratorio de Investigación Naval transita rumbo a California, en septiembre de 1971. Fue construido especialmente para efectuar investigaciones acústicas.

Del Ancón al Astronaut

Inaugurando oficialmente el Canal de Panamá, el viejo vapor "Ancón" se acerca a la mitad del camino, en su viaje de 50 millas el 15 de agosto de 1914. La nave, usada como transportador de cemento durante la construcción del Canal, fue convertida posteriormente en transporte para los empleados de la vía interoceánica.

El "American Astronaut," buque de la United States Lines, de la clase Lancer, uno de 16 gigantescos buques de furgones de alta velocidad, al servicio de tres continentes, regresa desde el Lejano Oriente con destino al Puerto de Nueva York. Aparece transportando un cargamento completo de furgones con carga general.

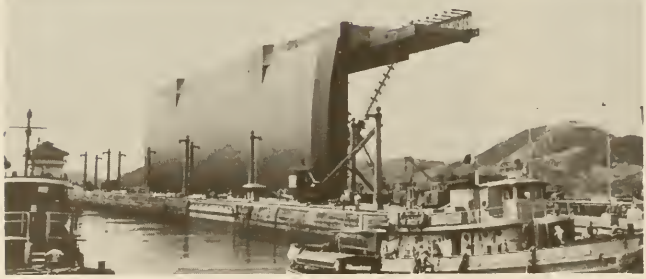
Pasan Barcos de Todo Tipo

Sean vapores o pequeños veleros Con tal de que sean marineros

Una extraña embarcación llamada "Sea Egg", (Huevo de Mar), por su dueño John C. Riding, transitó el Canal en septiembre de 1967, en viaje alrededor del mundo. La embarcación tiene 11.9 pies de largo y 5.3 pies de ancho.

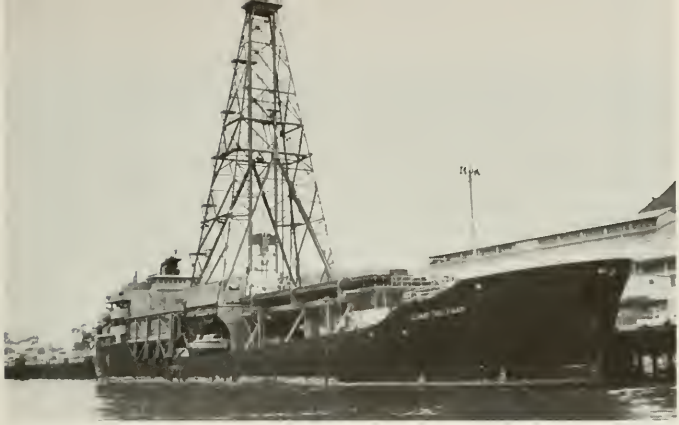
Hubo un tremendo contraste entre el jeep anfibio "Tortuga" y el petrolero "Cristóbal" cuando transitaron por las Esclusas de Pedro Miguel en mayo de 1955. Al jeep se le brindó el mismo servicio que a los grandes clientes del Canal, inclusive lo dirigió un práctico, que fue el Capitán Robert Rennie, que aparece sentado sobre la parte más alta del jeep, a falta de un puente de mando.

Ayudada por un remolcador del Canal de Panamá, una gran boya del Servicio de Guardia Costera conocida como LNB, pasa por las Esclusas de Miraflores.

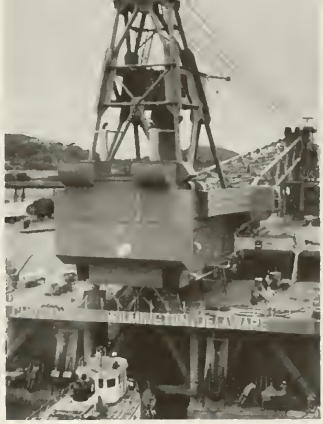


De costado y remolcados pasaron por el Canal estos diques flotantes de la Armada de Estados Unidos, en uno de los tránsitos más complicados jamás efectuados. Fue hecho por una flota de diques secos flotantes de la Armada de Estados Unidos y pasaron del Pacífico al Atlántico. Cuando llegaron a Cristóbal fueron enderezados nuevamente.

El diminuto "Ancón II", navega por las Esclusas de Miraflores. Este modelo de buque, controlado por radio es la embarcación más pequeña que jamás haya cruzado el Canal.

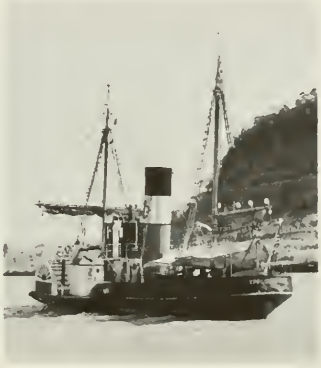


Tres piezas de equipo flotante: un aparato de perforación y dos naves perforadoras de alta mar, con torres que iban de los 204 a los 208 pies, llegaron aquí en febrero de 1970. Eran la "Glomar Challenger", arriba, uno de los más grandes buques de investigación; el "Big John", un aparejo de perforación de petróleo que era remolcado de Texas a Borneo, y el "Navigator", buque de perforación, en ruta desde Texas con destino a Australia.



Tirada por un remolcador de alta mar, la barcaza grúa "Choctaw" pasa por Miraflores dejando un margen de 2 pies entre la embarcación y la pared. Transitó por primera vez el 9 de agosto de 1969.

Una de las más extraordinarias naves que hayan transitado el Canal es el cablero "Long Lines", el buque tendedor y reparador de cables más grande del mundo. Es el primer buque cablero comercial que ondea la bandera de los Estados Unidos.



Navegando por el Corte Gaillard aparece el remolcador de ruedas "Eppleton Hall", rumbo a San Francisco de California.

El transatlántico ruso "Shota Rustaveli" atraca en Balboa con pasajeros británicos a bordo. La nave fue uno de cinco barcos soviéticos que transitaron por el Canal durante un fin de semana a principios de marzo de este año. Ha hecho varios tránsitos por el Canal.

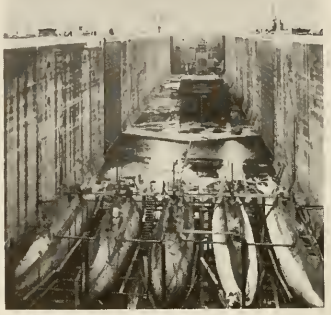
El buque escuela español "Juan Sebastián Elcano", con más de 100 cadetes a bordo, transita por el Canal de Panamá.

La fragata "Constitution" de la Armada de Estados Unidos, lanzada al agua en 1797 y famosa en la historia de Norte América como "Old Ironsides", llegó a Cristóbal el 22 de diciembre de 1932, procedente de Washington, D.C. La nave transitó el 27 de diciembre y atracó en Balboa.

El transporte "Willocra", de Nueva Zelandia, lucía este extraño camuflaje estilo cebra, cuando transitó por el Corte Gaillard en 1919 llevando tropas neozelandesas. Este tipo de pintura parece extraño hoy día porque el camuflaje ha cambiado radicalmente desde la I Guerra Mundial.

Cuatro cazadores de una flota ballenera noruega que transitaron en 1951, pasan juntos por Pedro Miguel. Los 14 cazadores y su barco madre de 22.000 toneladas, "Thorshovi", transitaron el 17 de octubre. Llevan un total de 565 hombres contando el buque madre con 285 y cada cazador con 20.

Amarrado al U.S. "Bittern", el submarino alemán "U-88" transita las Esclusas de Pedro Miguel. Uno de cinco submarinos alemanes que se rindieron y fueron llevados a los Estados Unidos para ser exhibidos, llegó a Cristóbal el 6 de agosto de 1919.



Cinco submarinos de la Armada de Estados Unidos y que habían estado estacionados en Cristóbal desde el 12 de diciembre de 1913, fueron colocados en dique en la cámara oriental de las Esclusas de Gatún, el 9 de marzo de 1914.

Personal de la Armada de Estados Unidos y varios de sus dependientes aparecen sobre la cubierta del "Daniel Boone", un submarino atómico cuando pasó por las Esclusas de Miraflores, en un tránsito hacia el sur en agosto de 1964.

El "Savannah", primer buque mercante del mundo accionado por energía nuclear, llegó a Cristóbal el 16 de septiembre de 1962, para un histórico tránsito por el Canal de Panamá. Su reactor nuclear puede llevar al barco 14 veces alrededor del mundo sin ser reabastecido. Fue construido por Estados Unidos para demostrar el uso pacífico de la energía atómica.

El "La Valley", fue el primer barco a vapor que transitó de océano a océano por el Canal y aparece cuando salía de las Esclusas de Miraflores el 7 de enero de 1914.

El buque belga "Temse", el buque mercante más grande que haya transitado desde el "Bremen", que todavía conserva esa marca, transita por el Canal, en un viaje desde Rotterdam con destino a Chile, en diciembre de 1971. Tiene 875 pies de largo y 104 de ancho. Pagó un peaje de $22.333.68. Iba para el Perú a recoger un cargamento de menas.

El "Bremen", de la North German Lloyd, el buque comercial más grande que haya transitado por el Canal, pasa por Pedro Miguel. Pagó peajes por un total de $15.243.

Dos transatlánticos italianos se cruzan en el Lago Gatún. El "Galileo Galilei", del Lloyd Triestino, en primer plano, es una nave de 27.906 toneladas que transita regularmente por el Canal, llevando unos 1.500 pasajeros en viajes alrededor del mundo. El "Leonardo da Vinci", de la Línea Italia, hacía su único tránsito por el Canal.

El super carguero "Arctic", que superó la marca de carga por el Canal por segunda vez, pasa por Miraflores rumbo al sur con 60.391 toneladas largas de carbón. El "Arctic" mide 848.8 pies de eslora y 105.85 de manga y usó el máximo de calado permitido de 39 pies 6 pulgadas en este viaje. Llevaba carbón hacia el Japón.

La "St. John Carrier", una de las barcazas transportadoras de papel periódico más grandes del mundo, aparece atracada en Balboa.

"Dilkara", nave de furgones, hizo su primer tránsito por el Canal en su viaje inaugural desde Amberes, con destino a Los Angeles.

Navegación

El "Hamburg"

EL TRANSATLANTICO *HAMBURG*, el más moderno de Alemania Occidental, ha transitado el Canal de Panamá cinco veces este año y hará un nuevo tránsito a finales de junio, antes de terminar su actual temporada de cruceros. Es el cuarto buque de bandera alemana que lleva el nombre de Hamburg en lo que va del siglo.

Esta lujosa nave, de $24 millones, buque insignia de la Línea German Atlantic, fue lanzada al agua en los astilleros Howaldtswerke-Deutsche Werft AG de Hamburgo, en 1968.

Famoso por lo espacioso de sus instalaciones, el *Hamburg* posee 319 habitaciones, que incluyen 20 apartamentos de lujo, para un total de 600 pasajeros.

Este esbelto barco desarrolla una velocidad de crucero de 23 nudos. Su extraña chimenea sostiene una plataforma circular de 32 pies de diámetro que rechaza el humo hacia arriba.

El financiamiento de la construcción de la nave fue único. Los que habían viajado en el viejo *Hanseatic* acogieron una oferta de venta de acciones de la nueva compañía por $8.850.000 y, con el auxilio del Gobierno Federal de Bonn y del gobierno local de Hamburgo, se ordenó el nuevo barco en 1966. Pacific Ford son sus agentes en el Canal.

La "Otra Mujer"

Cuando en el norte soplan los vientos del invierno, que se convierten en alisios en el trópico, al Canal de Panamá llegan por docenas los yates y botes deportivos pequeños. Este año ha pasado por el Canal un número extraordinario de lanchas deportivas. Algunas de ellas valen millones, otras son muy modestas. Algunas sólo sirven para transportar a sus propietarios de un lugar a otro, una buena manera de viajar si se está dispuesto a navegar mar afuera en una pequeña embarcación.

Una de estas embarcaciones es *The Other Woman*, (La Otra Mujer), nombre apropiado para un velero en el que su dueño hace un viaje de 2 años, alrededor del mundo, sin su esposa y su familia. El canadiense Douglas Reed, con una tripulación de cuatro, llegó al Canal en febrero, procedente de las Bahamas, a bordo de su velero de 39 pies con motor auxiliar. Transitó el Canal y continuó su viaje de 28.000 millas.

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Primera Mitad del Año Fiscal

	1972		1971		1961-65	
Nacionalidad	*Nº de tránsitos*	*Toneladas de carga*	*Nº de tránsitos*	*Toneladas de carga*	*Nº de tránsitos*	*Toneladas de carga*
Belga	86	241,539	52	148,539	22	77,724
Británica	708	5,653,964	768	7,210,259	632	4,124,334
Chilena	63	499,369	82	770,444	64	451,191
China Nacionalista	78	723,690	75	696,617	41	301,600
Colombiana	121	262,830	107	280,146	129	209,189
Chipriota	47	328,429	108	746,285	-----	-----
Danesa	199	1,012,236	233	1,058,567	154	725,383
Francesa	94	418,361	124	518,233	66	364,357
Alemana Occidental	458	2,003,169	520	2,453,782	558	1,687,827
Griega	382	4,120,243	274	3,751,158	316	3,077,249
Italiana	135	922,839	112	717,665	97	561,167
Japonesa	791	5,284,992	710	6,745,230	433	2,542,668
Liberiana	827	10,930,306	751	12,614,997	458	4,416,239
Holandesa	239	1,423,289	240	1,365,557	294	1,346,865
Nicaragüense	57	106,793	52	92,391	28	41,772
Noruega	594	7,201,090	589	7,990,290	695	5,078,587
Panameña	454	1,981,516	423	1,912,895	221	959,816
Peruana	87	588,082	87	578,220	58	296,697
Filipina	44	332,415	52	451,528	33	135,090
Surcoreana	42	231,575	34	248,259	4	24,027
Soviética	65	422,459	50	320,642	6	48,219
Sueca	193	1,327,234	234	1,625,259	181	1,026,269
Estadounidense	519	3,649,546	680	4,267,046	877	5,259,746
Yugoeslava	43	352,896	44	619,868	7	53,543
Otras	311	1,534,717	390	2,525,306	257	608,595
Total	6,637	51,553,579	6,971	59,709,183	5,631	33,418,154

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de embarcaciones comerciales grandes (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales

Primera Mitad del Año Fiscal

Rutas comerciales	*1972*	*1971*	*Promedio de tránsitos 1961-65*
Entre las costas de los Estados Unidos	145	156	231
Costa este de los EE. UU. y Sur América	452	566	1,208
Costa este de los EE.UU. y la América Central	311	330	241
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	1,433	1,706	1,133
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	187	217	171
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	399	484	459
Europa y Sur América	629	594	592
Europa y Australasia	234	249	176
Todas las otras rutas	2,847	2,489	1,420
Total del tráfico	6,637	6,791	5,631

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

	Travesías			*Peajes en bruto (En miles de dólares)*		
Mes	*1º Mitad 1972*	*1971*	*Promedio 1961-65*	*1º Mitad 1972*	*1971*	*Promedio 1961-65*
Julio	1,194	1,174	960	8,016	8,118	4,929
Agosto	1,197	1,176	949	8,513	8,221	4,920
Septiembre	1,191	1,108	908	8,418	7,979	4,697
Octubre	1,068	1,167	946	7,242	8,095	4,838
Noviembre	964	1,064	922	6,645	7,362	4,748
Diciembre	1,023	1,102	946	7,267	7,690	4,955
Enero	-----	1,119	903	-----	8,157	4,635
Febrero	-----	1,144	868	-----	7,815	4,506
Marzo	-----	1,295	1,014	-----	8,929	5,325
Abril	-----	1,214	966	-----	8,349	5,067
Mayo	-----	1,237	999	-----	8,422	5,232
Junio	-----	1,220	954	-----	8,243	5,013
Totales del año fiscal	-----	14,020	11,335	-----	97,380	58,865

[1]Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1972	1971	Promedio 1961-65
Hierro y acero manufacturados	4,348,321	3,122,147	466,312
Madera y productos de madera	2,459,417	2,249,879	1,785,375
Azúcar	2,049,777	2,056,415	1,235,175
Menas, varias	1,904,119	3,227,970	519,996
Petróleo y derivados	1,731,721	1,030,230	1,024,347
Harina de pescado	883,880	680,844	N.A.
Metales, varios	661,657	794,595	566,481
Productos alimenticios refrigerados (excluyendo bananos)	582,861	587,121	394,842
Pulpa de madera	538,071	590,363	249,504
Bananos	524,546	505,408	565,876
Azufre	405,538	206,373	35,897
Autos, camiones, accesorios y repuestos	374,115	244,603	8,147
Melaza	347,556	246,515	80,782
Alimentos enlatados	321,705	330,968	517,232
Sal	317,247	164,864	1,645
Demás productos	4,979,364	5,349,853	7,381,658
Total	22,429,895	21,388,148	14,883,269

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1972	1971	Promedio 1961-65
Petróleo y derivados	6,756,597	6,222,106	5,484,146
Carbón de piedra y coque	6,145,377	11,618,552	2,925,019
Frijoles de soya	1,950,607	2,140,465	735,645
Fosfatos	1,936,286	1,997,012	1,046,645
Menas, varias	1,515,296	1,275,943	147,988
Maíz	1,382,153	2,269,647	636,706
Trigo	960,417	626,096	335,771
Azúcar	709,746	1,359,027	516,556
Metales (chatarra)	675,010	1,771,295	1,527,264
Hierro y acero manufacturados	600,334	965,651	737,644
Sorgo	455,315	1,352,348	N.A.
Productos químicos, misceláneos	422,509	466,818	318,745
Papel y productos de papel	381,768	435,345	225,987
Autos, camiones, accesorios y repuestos	303,992	314,744	160,582
Soda cáustica	303,082	176,850	N.A.
Demás productos	4,625,195	5,329,136	3,736,187
Total	29,123,684	38,321,035	18,534,885

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primera Mitad del Año Fiscal 1972 Del Atlántico al Pacífico	1972 Del Pacífico al Atlántico	1972 Total	1971 Total	Promedio de tránsitos 1961-65 Total
Naves mercantes:					
De alto calado	3,316	3,321	6,637	6,791	5,631
Pequeñas [1]	190	137	327	247	286
Total	3,506	3,458	6,964	7,038	5,917
Naves del Gobierno Estadounidense: [2]					
De alto bordo	106	100	206	311	124
Pequeñas [1]	34	53	87	67	82
Total, ambas categorías	3,646	3,611	7,257	7,416	6,123

1 Naves de más de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.
2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno transitaban el Canal gratis.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

DURANTE LOS 6 PRIMEROS MESES DEL AÑO FISCAL 1972

	1972	1971
TRANSITOS (Naves de Alto Bordo)		
Comerciales	6,637	6,791
Del Gobierno Estadounidense	206	311
Gratis	31	60
Total	6,874	7,162
PEAJES °		
Comerciales	$46,133,275	$47,483,685
Del Gobierno Estadounidense	1,343,557	1,886,257
Total	$47,476,832	$49,369,942
CARGA °°		
Comerciales	51,553,579	59,709,183
Del Gobierno Estadounidense	821,399	1,345,737
Gratis	41,532	90,215
Total	52,416,510	61,145,135

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
°° Las cifras de carga representan toneladas largas.

Buques Rusos

Los buques de bandera rusa no constituyen una rareza en el Canal de Panamá, pero su número aumentó a principios de marzo cuando tres mercantes, un palangrero científico y un buque de cruceros con más de 600 pasajeros transitaron el Canal.

El buque de pasajeros *Shota Rustaveli*, propiedad de la Compañía de Navegación a Vapor del Mar Negro y fletado por el Club Charter Travel de Londres, llegó a Balboa el 11 de marzo con una tripulación de 354 y con 665 pasajeros que había recogido en Australia. La nave atracó en la mañana y los pasajeros desembarcaron. La nave transitó esa misma tarde hacia el norte con destino a Southampton, por la vía de Curazao.

También transitó rumbo al norte ese mismo día el *Vyosokogorsk*, un carguero que iba de los puertos de la Manchuria hacia Cuba.

Tres de los buques transitaron el Canal casi al mismo tiempo el 11 de marzo. En realidad, se encontraron en las Esclusas de Miraflores. Eran el carguero *Novovolynsk*, en ruta desde Nueva Zelandia a Dunquerque con lana y carga general; el *Akademik Knipovich*, palangrero científico propiedad del gobierno soviético, procedente de Valparaíso, Chile, con destino a Las Palmas, Islas Canarias, y el *Parkhomenko*, que transitaba rumbo al sur, de Nueva York a Guayaquil.

C. Fernie & Co. representa a todos los barcos, con excepción del *Parkhomenko*, que fue atendido por Pacific Ford.

Rincón Culinario

Por Eunice Richard

EN LA ESCUELA DE SUPERvivencia en la Selva, operada por el Ejército de Estados Unidos, enseñan que son muy pocos los seres, animales o vegetales que pueblan las selvas de Panamá, que no son comestibles.

Una emprendedora y joven ama de casa estadounidense, la Sra. Gladys R. de Graham, que llegó al Istmo hace 25 años y vivió varios años en el interior, descubrió que algunos de dichos animales, vegetales y frutas hasta sirven para preparar finas especialidades gastronómicas.

Aprendió a preparar una variedad de suculentos platos utilizando alimentos nativos y, antes de partir del Istmo, escribió y publicó un libro de cocina, "Tropical Cooking", (Cocina Tropical), que desgraciadamente ha dejado de circular. Las copias que poseía la Biblioteca de la Zona del Canal han quedado reducidas a una y esta se encuentra en malas condiciones, gastada y manchada, como resultado de haber pasado por manos de muchas amas de casa. La Sociedad Antropológica del Istmo publicará una nueva edición de la obra, que será puesta a la venta durante este año.

Mientras tanto, Rincón Culinario les adelanta algunas de las más extraordinarias recetas de la Sra. de Graham, esperando que alguna ama de casa del Istmo busque los ingredientes en el mercado de la ciudad de Panamá o haga que su esposo vaya de cacería, con el fin de ofrecer a la familia, aburrida de alimentos congelados, un suculento manjar tropical.

Como dice la Sra. de Graham, los que juran que el armadillo es comestible están en lo correcto. Es delicioso.

ARMADILLO

En Brasil, al armadillo por lo común se le limpia, adereza y asa en su propia caparazón con bastante perejil y otros condimentos. En el suroeste de los Estados Unidos la carne, que es mejor durante los meses de invierno, se prepara como la del mapache o de la zarigüeya. Puede freírse muy bien o asarse como la gallina. De cualquier manera, asegúrese de quitarle lo más pronto posible las glándulas que tiene debajo de las patas delanteras, en la parte carnosa de las patas traseras y en la parte de atrás. Son siete en total.

ARMADILLO ASADO

1 armadillo
2 cucharadas de sal
½ cucharadita de pimienta negra
1 cebolla
3 zanahorias
1 taza de caldo o consomé

Limpie el armadillo y quítele la grasa. Sancoche durante 1 hora con los otros ingredientes excepto el caldo. Colóquelo en una bandeja de hornear, añada el caldo y áselo descubierto durante 2 horas, a 375 grados. Da ocho servidas.

CONEJO

Si no hay cazadores en la familia, esta excelente carne se puede conseguir en el mercado de Panamá, ordenándola con un carnicero. A diferencia del conejo de las zonas templadas, el de Panamá tiene más apariencia de roedor, con cola más larga y sin pelos, con la cabeza parecida a la de la rata y con orejas pequeñas. Pertenece a la familia del kanguro y llega a pesar 30 ó 40 libras. Su tierna carne blanca es algo seca y deberá untársele manteca o asarla dentro de la piel para conservar los jugos. Limpie el conejo y rellénelo con manzanas o con salchicha y salsa de manzana. Aselo a 350 grados hasta que esté tierno. Rocíelo con jugo de naranja o con vino.

CONEJO PINTADO

La Sra. de Graham dice que el conejo pintado no es conejo, sino que pertenece a la familia de la paca suramericana. Su carne es blanca y dulce. Aselo entero, con bastante clavito de olor y rocíelo con jugo de naranja. Hará que su familia se olvide de la carne del mercado y se dirija a la selva para conseguir este delicioso manjar.

FRUTA DE PAN

Esta deliciosa fruta abunda en Panamá, pero parece que pocas personas la

Sabor Tropical

utilizan. La Sra. de Graham dice que es más popular como tema de canciones y leyendas que en las mesas de la América Central, pero que con ello salen perdiendo los que no la comen. Quizás la razón sea que es más conocida en el oriente y en las Indias Occidentales que en la tierra firme. Si no se consiguen papas, la fruta de pan es un delicioso substituto.

Dice que la fruta de pan se prepara de diferentes maneras. Algunos insisten en que debe hervírsela cuando está madura, pero todavía de color verde. La prefieren caliente, ya sea majada como puré, o hervida, en tajadas, mojada en huevo batido y luego frita. Otros insisten en que se la debe dejar madurar hasta que adquiera un rico color chocolate y empiece a suavizarse. Entonces la asan entera, igual que las papas, y le quitan las semillas antes de servirla, bien caliente. Entonces, su dulce aroma a bálsamo, lo único que requiere es una pizca de sal y pimienta y bastante mantequilla. Para cocinarla así, la fruta de pan debe colocarse en el horno, a 375 y 400 grados, durante 45 minutos o 1 hora. Al día siguiente puede cortarse en trocitos y usarse en asados o sopas.

Una de las frutas y vegetales más versátiles del Istmo es el chayote, conocido también como chocho. La Sra. de Graham dice que el chayote es una bendición para toda ama de casa. Si necesita una raíz, para servirla en lugar de papas, hiérvala. Si necesita una ensalada verde, pele la fruta y mézclela con otras verduras. Si necesita un substituto para la espinaca, quítele las hojas a la planta del chayote. Toda la planta puede utilizarse de una manera o de otra.

La fruta, semejante a la calabaza en el sabor, tiene forma parecida a la pera y es de un verde delicado, con pequeños surcos en su alrededor. Algunas son espinosas y cuando han madurado bastante, tienen el comienzo de una semilla en el centro y brotes de raíces en la base.

CHAYOTE FRITO

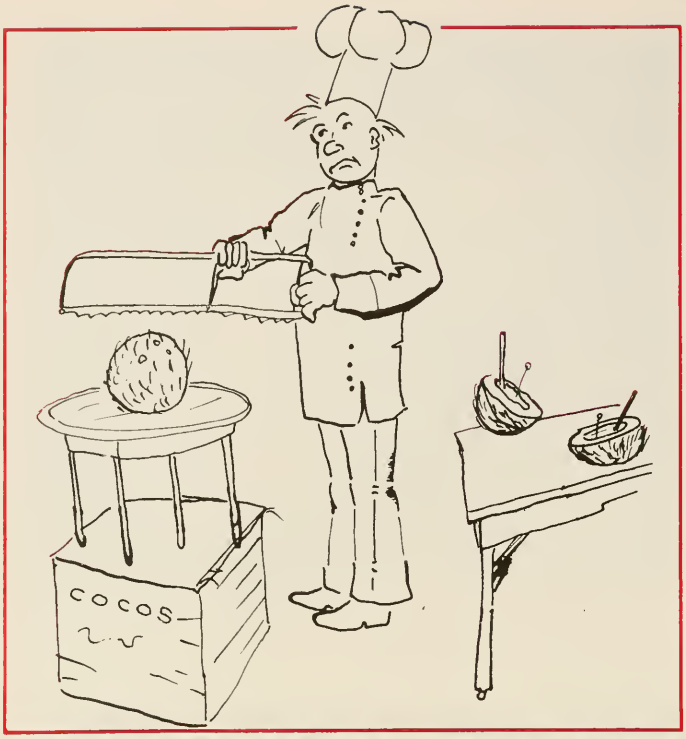
Pele tres chayotes y córtelos en rebanadas de ½ pulgada de grueso. Sumérjalas en huevo batido, écheles pan molido y fría las rebanadas en manteca caliente hasta que estén doradas. Séqueles la grasa con papel, écheles sal y pimienta y manténgalas en el horno hasta la hora de servir. Sírvalas tan pronto como sea posible. Son mejores que la berenjena.

CHAYOTE RELLENO

Lave y cocine a fuego lento tres chayotes hasta que estén tiernos, (unos 40 minutos). Córtelos por la mitad, sáqueles la pulpa y májela con sal, pimienta, queso rallado y una pequeña cantidad

La fruta de pan ha sido un alimento popular en el Hemisferio Occidental desde 1793, cuando los árboles de fruta de pan fueron traídos de Tahití a las Antillas por el Capitán Bligh, de fama por "Motín a Bordo". El de fruta de pan es un árbol traído al Istmo de las Antillas.

Estos deliciosos chayotes verdes están entre los muchos vegetales y frutas tropicales encontrados en las hortalizas chinas de la Zona del Canal tan populares entre las amas de casa.



de cebolla rallada. Cubra con más queso rallado o con migas de tostadas en mantequilla. Póngalo en el horno durante 10 ó 15 minutos y sírvalo.

COMO ABRIR UN COCO

Los recién llegados al trópico encontrarán que hay dos clases de cocos en el mercado. Además del coco maduro, bien conocido en el norte, existe el coco verde, que en Panamá se llama "pipa". La Sra. de Graham recomienda cortarle la parte de arriba con un machete y beber el agua con un carrizo. También se puede guardar en una jarra, enfriarla y servirla como refresco. Es la bebida más pura que se puede encontrar y siempre está fresca. Si la pipa está en sazón, se parte y se come la rica pulpa que tiene en su interior. Cuando la pulpa endurece, el agua va tomando más sabor a coco y, cuando la concha se torna chocolate en el exterior, el agua se ha convertido en leche de coco.

La Sra. de Graham no tiene problemas para separar la pulpa de la cáscara, que es muy dura. Aconseja abrir los ojos con un punzón o instrumento parecido, sacar por ellos el líquido y luego golpear duro con un martillo alrededor de toda la cáscara. Se partirá aproximadamente por la mitad. Otra manera es colocar el coco entero dentro del horno caliente durante 10 minutos, golpear la cáscara con el martillo y la pulpa se desprenderá en uno o dos pedazos, lista para usar.

CREMA DE COCO

Ralle toda la pulpa de un coco, póngala en una vasija y échele ¼ de galón de agua caliente. Cuando el líquido se haya enfriado un poco, revuelva y maje la pulpa contra los costados de la vasija con una cuchara o con las manos. Podrá hacerse esto o prensarla dentro de un pedazo de tela bien limpia. Luego que se enfríe y posiblemente se la tenga durante la noche en la refrigeradora, la crema que queda en la superficie puede usarse en vez de crema batida.

La Sra. de Graham dice que este plato es filipino y nos parece un maravilloso, atractivo y sabroso plato tropical.

1 pollo
Sal, pimienta
1 coco grande o varios pequeños
Masa de bizcocho

Sancoche el pollo durante unos 25 minutos, luego descuartícelo. Con un cuchillo grande y afilado o una pequeña sierra corte nítidamente la parte superior del coco. Vierta la leche en una jarra y con un tenedor vaya labrando la pulpa del borde de la cáscara. Eche bastante sal y pimienta al pollo, frotando bien la carne con el condimento. Ponga los pedazos de pollo, bien apre-

tados, dentro de la cáscara del coco. Añada todos los pedacitos de carne que hayan quedado y échele la leche nuevamente. Vuelva a colocar la parte de arriba de la cáscara del coco y séllela con masa de bizcocho. Aselo en el horno con calor moderado durante 1 hora. En lugar de un coco grande, se pueden usar cocos pequeños.

PEJIBAYE O PIXBAE

Esta es otra fruta deliciosa que crece en una palmera tropical. En el mercado local o a lo largo de la carretera del Interior se pueden ver montones de esta fruta, roja o amarilla, en racimos parecidos a los de la uva, y que es de 1½ pulgadas de diámetro. Es el fruto de una palmera común en todo Centro América. La Sra. de Graham recomienda que se la hierva durante 30 minutos en agua de mar o agua salada. Son tan sabrosas como el camote o las castañas y sirven muy bien para relleno de carne y de aves, lo mismo que para bocadillos.

PAPAYA

La Sra. de Graham dice que la mayoría de las personas deben acostumbrarse a comer papaya, que es una fruta sumamente saludable y buen suavizador de carnes. Dice que muchas personas prefieren la papaya roja o rosada a la papaya amarilla. Unas tienen más sabor a pepsina que las otras. Si usted ha conseguido una que aun está medio verde, hágale rayas longitudinales en una media docena de lugares usando los dientes de un tenedor. La leche, de fuerte sabor, saldrá y permitirá que la fruta tenga un sabor más suave. Pero recuerde que la leche es muy estomacal y si alguien de la casa sufre de dispepsia, conserve la fruta con toda su pepsina.

Si tiene un pedazo de carne extraordinariamente duro para hacer un guisado, corte en pedacitos un par de pedazos de 2 pulgadas de grueso de papaya verde o casi madura, o un pedazo de las grandes hojas y cocínelo junto con la carne y el aderezo.

PAPAYA ASADA

La papaya es deliciosa, ya sea como fruta o como vegetal. La Sra. de Graham dice que se puede cortar la papaya madura, pero todavía de color verde, en porciones individuales. Quítele las semillas pero no la cáscara. Póngale mantequilla, riéguele azúcar y canela en polvo, ásela en una cacerola o vasija con ½ pulgada de agua en el fondo, durante 35 minutos en el horno con calor moderado. Algunas personas usan jugo de limón y sal, en lugar del azúcar y las especias. Otros insisten en que una pizca de queso rallado le añade mucho gusto.

Chayote, piña, yuca, coco y muchos otros vegetales y frutas familiares y no muy familiares pueden conseguirse localmente para la preparación de platos verdaderamente imaginativos.

Cerveza

Cervecerías de Panamá Producen Más de 9.000.000 de Galones de Rica Cerveza

Por Luis C. Noli

UN MARCADO GUSTO POPULAR por la espumosa cerveza ha convertido a la industria cervecera en una de las principales de Panamá.

Dos datos estadísticos oficiales bastan para dar una idea de la magnitud de la industria cervecera y de su papel en la economía nacional:

En 1970, las ventas de cerveza en la República, cuya población total es de 1.4 millones de habitantes, ascendieron a 36.099.190 litros. Hace 10 años, la cifra era 20.270.458 litros.

Ese mismo año, la industria pagó $2.913.500 al Fisco Nacional en impuestos de fabricación exclusivamente.

Cuatro cervecerías, dos de las cuales son subsidiarias, operan en la República. La mayor y más antigua es la Cervecería Nacional, cuya subsidiaria, Cervecería Chiricana, S.A., tiene su sede en David, Provincia de Chiriquí. La otra empresa principal es la Cervecería del Barú, S.A., fundada en David, cuya subsidiaria en la ciudad de Panamá, la Cervecería Panamá, S.A., opera su planta principal.

Muchos lectores se sorprenderán de saber que la industria cervecera en Panamá cumplirá 63 años de actividad en 1972.

Treinta y cinco inversionistas panameños y norteamericanos se unieron para fundar la primera cervecería del país—la Panama Brewing and Refrigerating Co.—el 15 de octubre de 1909. La primera cerveza hecha en Panamá, a la cual se dio el nombre de Balboa, Descubridor del Mar del Sur, fue puesta en el mercado el 1º de septiembre de 1910.

Algunos de los apellidos mas prominentes del país—Duque, Preciado, de Obarrio, Espinosa—se asociaron en esta primera cervecería. Un norteamericano, Theodore McGinnis, fue nombrado gerente general—y resultó ser el mejor promotor de relaciones públicas de la empresa. Fue tal su identificación con la nueva cerveza, que se le llegó a conocer como el Duque de Balboa. Dice una anécdota que él y su esposa viajaron a Europa y fueron recibidos con especial deferencia en todas partes—él firmaba el registro de huéspedes de los hoteles como el Duque y la Duquesa de Balboa.

La Cervecería Balboa, como la empresa zapadora fue conocida popularmente, no tuvo competidores hasta 1926, cuando otro grupo de inversionistas panameños y norteamericanos fundó en Colón la Atlantic Brewing and

Refrigerating Co. La nueva empresa también obtuvo su nombre popular de la marca de su producto—la cerveza Atlas. Pronto trasladó sus operaciones a la ciudad capital. Al frente de la empresa al iniciarse esta estuvo Henri DeJan, quien había llegado a Panamá como empleado de la United Fruit Co. Con él se asociaron destacados comerciantes panameños tales como Carlos Eleta y Pedro J. Ameglio, así como también norteamericanos bien conocidos localmente, Ernest C. Fearon, Bert L. Atwater y Theodore A. Aanstoos.

Una tercera cervecería—la German Pacific Brewery—hizo su aparición en 1927. Su cerveza era la Milwaukee. Nuevamente, el uso popular del nombre fue tal que la compañía llegó a cambiar su razón social a Cervecería Milwaukee. Oscar Terán fue el presidente de la primera junta directiva de la Milwaukee. Entre los fundadores de la compañía figuran miembros de la familia Herbruger.

Las tres cervecerías libraron una feroz competencia. Tan feroz, que para 1938 se hizo evidente a los directores de las tres empresas que solo había un camino a seguir—la fusión. Las negociaciones fueron concluidas en 1939 y el 7 de marzo de ese año fue creada la Cervecería Nacional, S.A. La fusión unió a los hombres de empresa más poderosos del país, haciendo de la nueva firma industrial una de las más sólidas de la República.

Un apellido prominente—Duque—ha estado asociado a través de tres generaciones con la industria cervecera de Panamá, desde su comienzo. José Gabriel Duque fue uno de los fundadores de la primera cervecería, la Panama Brewing and Refrigerating Co. de la cual fue su primer presidente; su hijo mayor, Tomás Gabriel Duque, fue presidente de la Cervecería Nacional desde 1943 hasta su muerte en 1965; otro hijo, Alejandro A. Duque, padre, es el actual vicepresidente de la junta directiva, y un nieto, Alejandro A. Duque, hijo, es el actual subgerente general.

En 1957, la Cervecería Nacional terminó la construcción de su moderna planta en lo que es hoy la intersección de Vía Bolívar y la recién inaugurada Vía Ricardo J. Alfaro. Con una capacidad de producción de 30 millones de litros al año, la Cervecería Nacional fabrica las cervezas Balboa, Atlas y Tap y también los productos Canada Dry y Malta Vigor.

La actual junta directiva de la Cervecería Nacional tiene como dignatarios al Dr. Roberto Alemán, presidente; Alejandro A. Duque, padre, vicepresidente; Rodolfo Herbruger, tesorero; Alfredo Alemán, hijo, secretario; y Alberto A. Arias E., asistente tesorero, como vocales a Raúl Arias, Antonio Zubieta y Juan B. Arias y como miembros del Comité de Vigilancia a Roberto Heurtematte y Enrique Jiménez, Jr. Samuel Lewis Galindo es el gerente general.

Arriba: La planta de la Cervecería Nacional en la Vía Bolívar. En la página opuesta: La Cervecería Panamá en el Parque Industrial San Cristóbal.

La Cervecería del Barú, S.A., fabricantes de las cervezas Panamá y Cristal, fue fundada en David en 1958 e inició operaciones en esa ciudad en julio de 1959. Hace un año aproximadamente, trasladó el grueso de sus operaciones a su atractiva nueva planta en el Parque Industrial San Cristóbal, en el barrio de Betania, y creó su subsidiaria capitalina, la Cervecería Panamá, S.A. La capacidad de producción de la nueva planta es de 10 millones de litros al año. Además de cerveza, Cervecería del Barú, S.A., fabrica las bebidas Polaris.

Los dignatarios de la empresa son Harry Strunz, Jr., presidente; Eduardo González, primer vicepresidente; Raúl G. de Paredes, segundo vicepresidente; J. J. Vallarino, hijo, tesorero; Aristides Abadía, secretario, y Bolívar Vallarino y Carlos Eleta, vocales. J. J. Vallarino, hijo, es también su gerente general

El gusto del hombre por la cerveza se remonta en la historia. Hay pruebas de que en Mesopotamia, hace 6.000 años, se fabricaba una cerveza con un pan especial que se mezclaba con malta de cebada para fermentarse. También se bebió cerveza en Egipto, Grecia y Roma antiguos. Escrituras cuneiformes encontradas en una tableta de arcilla descubierta en el antiguo Nínive indican que la cerveza figuró entre las provisiones del Arca de Noé.

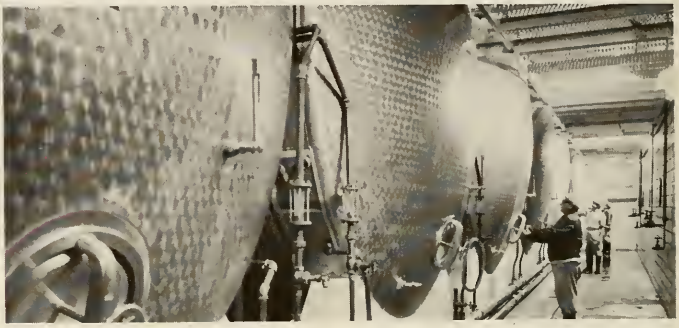
Los químicos llevan a cabo pruebas a cada paso del proceso de fabricación de la cerveza. Se practican unas 350 pruebas antes de que la cerveza llegue al consumidor.

Industria Cervecera de Panamá Tiene Más de 62 Años de Edad

Malta de cebada, el ingrediente básico de la cerveza, se importa de Europa, Canadá y Estados Unidos. Como adjunto de cereal se emplea un tipo especial de arroz cervecero, cultivado en tierras de Panamá.

En la sala de cocimiento, la malta molida y el arroz se cocinan por separado en enormes tachos. El mosto de malta, luego de mezclarse con el arroz cocido, se hierve con el lúpulo. Luego del proceso de cocimiento, el mosto pasa por una olla de filtración para separar el lúpulo; el mosto filtrado pasa a un enfriador. Luego comienza el proceso de fermentación y maduración. Todo el proceso se hace por medio de métodos avanzados.

La levadura es para la cerveza lo que el oxígeno es para el hombre—elemento vital. Cuando se añade al mosto, sus enzemas digestivos convierten los azúcares de la malta en alcohol y en gas carbónico.



El mosto se fermenta en enormes tanques durante 8 días, por lo menos. El líquido fermentado se pasa entonces a los tanques de envejecimiento y luego de unas 8 semanas a los tanque finales de donde irá a la sala de envase. En todo el proceso participan obreros y técnicos panameños muchos de los cuales han recibido adiestramiento tanto en el país como en instalaciones del exterior.

Máquinas automáticas llenan y coronan cientos de botellas por minuto. Cada paso del proceso es inspeccionado cuidadosamente.

Un par de muestras del producto en el Pub, lugar de reunión de los estudiantes de la Universidad de la Zona del Canal.

Hace 50 Años

TERRIBLEMENTE MOLIDOS, como resultado de las terribles condiciones del sendero, trocha, vereda o como quiera que se pueda llamar la única ruta de comunicación que existe entre la ciudad de Panamá y el Interior, los miembros del Club Rotario de Panamá regresaron de su viaje a La Chorrera satisfechos con la experiencia y decididos, más que nunca, a continuar machacando en el hecho de que se debe construir una carretera central que comunique la ciudad de Panamá con el Interior". Este informe apareció en el periódico en inglés The Star & Herald, en abril de 1922, después que un grupo de Rotarios de Panamá asistió a la feria anual en la población de La Chorrera. El informe decía que los Rotarios comenzaron su jornada a las 9:35 a.m., en camión proporcionado por Harry Nicols e hicieron el viaje de 29 millas hasta La Chorrera, después de 2½ horas de tremendas sacudidas.

De acuerdo con las noticias de hace 50 años, la necesidad de una carretera hacia el interior de Panamá destacaba aún más la necesidad de establecer un transbordador público para cruzar el Canal de Panamá. Con el fin de que los residentes pudieran asistir a la feria de La Chorrera, el Gobernador Jay J. Morrow concedió permiso para que los carros pequeños cruzaran sobre las compuertas de Pedro Miguel. Las autoridades militares de la Zona del Canal permitieron a los vehículos más grandes el uso de un transbordador militar que operaba cerca de las Esclusas de Pedro Miguel.

Hace 25 Años

LOS 12 MIEMBROS DEL COMITE de la Marina Mercante y Pesquerías, que pasaron varios días en la Zona del Canal en mayo de 1947, estaban preocupados por las condiciones de la vivienda. Visitaron el área "como preparación a la promulgación de leyes para mejoras y expansiones en la Zona del Canal". Al regresar a Washington, anunciaron que era necesario mejorar las viviendas, pero que para ello se debería aumentar los alquileres.

• • •

Los buques de la Panama Line no daban abasto con la enorme cantidad de empleados que no habían tenido una verdadera vacación desde el comienzo de la II Guerra Mundial, por lo que la Federación Americana de Empleados del Gobierno tomó medidas para fletar aviones que llevaran a los empleados a Estados Unidos. En la primavera de 1947, unas 1.300 personas esperaban pasaje en los barcos de la Panama Line.

Hace 10 Años

UNA VIGA DE ACERO DE 70 PIES, que conectaba las dos secciones del Puente Ferry Thatcher, fue remachada en su lugar el 16 de mayo de 1962, en la fase final de la construcción del puente que cruza sobre el Canal. El momento fue solemnizado por los vítores de los empleados del Canal y de los constructores del puente, mientras los remolcadores del Canal pitaban. El puente fue inaugurado oficialmente el 12 de octubre de ese año.

• • •

En febrero de 1962 fueron entregadas en las Esclusas de Gatún, para ser sometidas a prueba, las primeras seis locomotoras de remolque construidas en el Japón. Con más del doble de la fuerza de las viejas locomotoras, son también más rápidas, lo que constituye importante factor en el aumento del número de tránsitos por las esclusas. Las tres primeras llegaron a bordo del *Pioneer Myth* y fueron descargadas directamente en los rieles de regreso de la pared oriental de las Esclusas de Gatún. Las otras tres llegaron 2 semanas después y fueron colocadas en la pared central de esas esclusas. Mientras los ingenieros y los inspectores japoneses preparaban las nuevas locomotoras para su trabajo en las esclusas, se comenzó un programa para adiestrar a todo el personal que estaría a cargo de la operación y el mantenimiento de las nuevas mulas.

Hace 1 Año

LA CASA DE HUESPEDES TIVOLI, uno de los establecimientos más conocidos del Istmo, cerró calladamente sus puertas hace 1 año, después de más de medio siglo de actividades. Sus huéspedes partieron, su mobiliario fue puesto a la venta y el 15 de abril, a las 5 p.m., el Gobernador David S. Parker cerró las recién instaladas puertas de seguridad, clausurando oficialmente el antiguo hotel. El único evento programado para después del cierre fue una fiesta que se ofreció a los empleados, muchos de los cuales habían trabajado de 30 a 40 años allí.

• • •

Hubo cambio de personal en la primera posición de la Zona del Canal. El Gobernador W. P. Leber y su esposa se despidieron de estas tierras, a la vez que llegaban el nuevo Gobernador, General de División David S. Parker y su esposa. Esta es la tercera vez que el Gobernador Parker presta servicios aquí. Antes había sido Ayudante Militar del Gobernador y Vicegobernador.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6068